

**CÁMARA DE REPRESENTANTES**
**XLVIIa. Legislatura**

**DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS**

**Nº 2051 de 2014**

Carpeta Nº 959 de 2011 y S/C

Comisión de Legislación del Trabajo

EMPRESA RHODE NIELSEN A/S Y ADECCO

TRABAJADORES PÚBLICOS Y PRIVADOS QUE TRANSPORTAN CAUDALES

TRABAJADORES DE LA COMISIÓN TÉCNICO-MIXTA DE SALTO GRANDE

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 1º de abril de 2014

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Pablo D. Abdala.

Miembros: Señores Representantes Fernando Amado, Raúl Olivera, Luis Puig, Martín Tierno y Carmelo Vidalín.

Delegado de Sector: Señor Representante Jorge Pozzi.

Invitados: Por Rhode Nielsen A/S, señor Sven Simon, Director del Proyecto para Uruguay y doctoras Viviana Meyran, asesora y por Adecco Uruguay, doctoras Flavia Gatti y Virginia Tejedor.

═════II═════

**SEÑOR PRESIDENTE (Abdala).-** Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión tiene el gusto de recibir en la jornada del hoy a una delegación de la empresa Rodhe Nielsen A/S, integrada por el Director del Proyecto para Uruguay, señor Sven Simon; por la asesora del Proyecto, doctora Viviana Meyran, y por las representantes de Adecco Uruguay, las doctoras Flavia Gatti y Virginia Tejedor, quienes han sido convocados por los planteos que oportunamente formulara la Intergremial Marítima en el ámbito de esta Comisión, concretamente en la sesión de 18 de marzo; seguramente habrán tenido acceso a la versión taquigráfica.

Por lo tanto, corresponde ahora escuchar su opinión al respecto.

**SEÑORA MEYRAN.-** Antes que nada, quiero señalar que como el Director del Proyecto no habla español y se maneja en inglés, yo voy a actuar en su representación.

Básicamente, Rodhe Nielsen es una empresa danesa y es la primera vez que tiene la oportunidad de trabajar en Uruguay. Para la realización de las obras de este proyecto, la empresa Gas Sayago ha contratado a la constructora OAS.

Hay dos zonas importantes de dragado. Lo que hace nuestra empresa no es el dragado principal, del que es adjudicataria una empresa de origen chino, sino el dragado con embarcaciones pequeñas, a los efectos de dragar la futura escollera y muelles de acceso de lo que va a ser la planta regasificadora.

Estimamos que este proyecto tendrá un plazo de diez meses de duración, a partir del inicio de los trabajos, que fue en enero del corriente año.

En la versión taquigráfica se hace mención a la forma en que estamos actuando con los trabajadores uruguayos. La empresa trajo dos dragas de porte chico a Uruguay de su pertenencia. Dichas dragas tienen escasa capacidad para tener personal abordo porque los trabajadores duermen allí. En una draga hay personal danés y uruguayo; en la otra, está el Capitán danés, personal extranjero de origen filipino y también uruguayo. Estamos de acuerdo con que cualquier empresa que trabaje en Uruguay contrate y capacite al personal uruguayo. La empresa -que fue debidamente asesorada- entiende que no le correspondía la aplicación de la Ley Nº 19.078, que obliga a la contratación del noventa por ciento del personal uruguayo, porque deja abierta la puerta de que ese porcentaje disminuya en ocasión de la negociación, en este caso con la Intergremial Marítima, que es la unión sindical con mayor representatividad dentro del Grupo 13, que es donde trabajamos. Sin perjuicio de ello, la empresa convocó a la Intergremial Marítima, a través de Dinatra, para contratar personal uruguayo y sindicalizado, porque le pareció importante la capacitación y el trabajo en conjunto con los uruguayos. Esas conversaciones se iniciaron en enero y se firmó un convenio colectivo el martes de la semana pasada. Por lo tanto, en las dos embarcaciones hay personal uruguayo; se han contratado veinticuatro personas -que representa el 50% de la tripulación- para dos dragas de porte chico y, además, se supera ampliamente la base salarial de los grupos en cada caso. Se han contratado oficiales, o capitanes, maquinistas, o ingenieros maquinistas, marineros e, inclusive, dos cocineros uruguayos para contemplar las costumbres alimenticias de los uruguayos, porque obviamente el personal danés y filipino ya está cubierto.

Los capitanes de ambas dragas están conformes con el trabajo de la tripulación, y viceversa, porque no hemos tenido más que alguna leve diferencia que la conversamos, la comunicamos por correo o telefónicamente o eventualmente se plantea en Dinatra cuando nos reunimos.

Es decir, a partir de la firma del convenio colectivo se contrataron veinticuatro personas, tanto oficiales como maquinistas, marineros, con sueldos que están por encima del laudo de los Consejos de Salarios, que trabajan en un régimen de quince días abordo y quince de descanso, además de trabajar horas extras, lo que incrementa su salario. También se prevén otros beneficios, por ejemplo, una gratificación extraordinaria al egreso.

Ojalá que la empresa consiga otros proyectos en Uruguay.

**SEÑOR TIERNO.-** No me quedó claro lo último que dijo la doctora Meyran, porque cuando vinieron los representantes de la Intergremial Marítima a la Comisión denunciaban precisamente todo lo contrario a lo que ahora se afirma; quizás en estos días se llegó a un acuerdo y no nos enteramos.

**SEÑORA GATTI.-** Nos sorprendió bastante cuando llegó la convocatoria a esta reunión, porque la semana pasada ya teníamos fecha para firmar el convenio colectivo en la Dinatra. Si no entiendo mal, los trabajadores vinieron a la Comisión a principios de marzo y el 25 firmamos el convenio colectivo.

Sorprendidos por esta situación, hablamos con ellos para saber por qué querían que la empresa viniera a la Comisión, ya que habíamos llegado a un acuerdo, y nos contestaron que su intención era, además de comunicar que habíamos llegado a una solución, que la empresa explicara por qué entendía que en el caso de este dragado no era aplicable la Ley Nº 19.078.

Por eso, la empresa también comparece un poco a insistencia de los trabajadores.

Cuando empezamos a negociar en enero se discutía con los trabajadores si la ley era o no aplicable en este caso. Como Dinatra entendió que ninguna de las dos partes cedería, se dejó de discutir y se negoció un convenio colectivo con las características que ya fueron explicadas.

**SEÑORA MEYRAN.-** Básicamente, en este marco están las relaciones. De hecho, hoy de mañana hablamos de los francos, es decir, estamos en diálogo permanente.

Creo que el punto de los trabajadores es si aplica en este caso la Ley Nº 19.078. La empresa, inclusive, se basa en la autorización de Prefectura y en un documento en el que expresa que la ley aplicable en este caso es la Nº 12.091, y modificativas, por las cuales embarcaciones de origen extranjero, en la medida que no existan embarcaciones uruguayas aptas, pueden operar sin necesidad de embanderarse con la bandera uruguaya.

Más allá de esto, queremos reiterar la buena voluntad que siempre tuvo la empresa, a pesar de que sea aplicable la Ley Nº 19.078. Quizás los trabajadores vinieron a plantear que se modifique esta norma, para que sus alcances comprendan también la actividad en la órbita privada y no solo la pública. No obstante, a pesar de que la empresa trabaja específicamente en el ámbito privado, donde no aplica esa ley, convocó a los trabajadores y está muy conforme con ellos, y ellos muy conformes con la capacitación que reciben y con las conversaciones prácticamente diarias, a través no solo de la empresa sino básicamente de Adecco, donde ellos revisten en la planilla.

**SEÑOR POZZI.-** Es bueno tener este intercambio. Me alegro de que hayan llegado a la solución del problema.

Notoriamente, la Ley Nº 19.078 tuvo un trasfondo bastante parecido a este. Esta ley permite que se trabaje con la bandera de origen, es decir, no es necesario que los buques lleven bandera uruguaya. Nosotros cedimos a que no se exigiera embanderar con

la bandera uruguaya porque entendíamos las dificultades que representa traer un barco que está trabajando en otro lado y quitarle su bandera, pero no queríamos ceder a que no se diera trabajo a los uruguayos. Ese es el propósito de la ley. Esto se materializó en el Muelle C del Puerto de Montevideo.

(Diálogos)

——Reitero que nos alegramos de que se haya podido solucionar el problema. Sabía que había algunas complicaciones y no tenía idea de lo que había sucedido en las últimas horas. Imagino que el convenio colectivo es muy parecido al anterior, que era muy completo.

Otra cuestión que se planteaba era que se trataba de una obra nacional -más allá de que fuera contratada por un privado, detrás de todo esto está el Estado uruguayo; además, fue declarada obra de interés nacional- en la que correspondía la aplicación de la Ley Nº 19.078. Habrá que consultar en Prefectura por qué se adoptó una postura diferente, basándose en la Ley Nº 12.091, dado que ustedes nos dicen que fue Prefectura la que autorizó. Existía inquietud de parte de los trabajadores en el sentido que esto quedara claro y de que si era necesario se hicieran correcciones a las leyes vigentes. En todo caso, luego veremos si debemos hacer alguna adecuación.

Ahora que esto está encaminado, nos gustaría que quedara constancia en la versión taquigráfica de cómo se solucionó el problema, cuál es la tripulación de las dos dragas, cuánto personal uruguayo la integra y cómo se distribuyen en los diferentes estamentos: oficialidad de cubierta, máquina, marinería y cocina.

**SEÑORA GATTI.-** Voy a hacer referencia al convenio; lo relativo a la aplicación de la ley será respondido por la doctora Meyran.

Hicimos dos convenios, uno por cada draga. En total, se contrataron ocho patrones o capitanes, ocho maquinistas y nueve marineros, que representan el cincuenta por ciento de la tripulación.

Como en una de las dragas no había lugar y uno de los gremios -concretamente, el de los marineros- quería que se contratara una persona más, la solución transaccional a la que se arribó es que ese marinero esté en tierra y suba cuando sea necesario cubrir algún día franco o las licencias.

Se negociaron salarios muy por encima de los fijados en el Consejo de Salarios. Además, si bien son salarios que se negociaron en enero de 2014, el ajuste será retroactivo a octubre.

En cuanto a los derechos marítimos, son los mismos de siempre: hay un franco cada treinta días, que lo gozan o lo cobran, según prefieran, y la alimentación es de acuerdo con los usos y costumbres. En estos casos, se negocian contratos de obra; en el Muelle C habíamos tenido problemas en este sentido. En este caso puntual, sabemos que se va a hacer esta obra; no sabemos si hay otro proyecto. La decisión de la Intergremial es que a partir del siguiente proyecto no se hagan más contratos por obra. Por eso, como una especie de solución transaccional, proponemos que cuando se termine la obra la gente que esté trabajando, que haya superado su período de prueba, que no esté certificada en ninguno de los organismos, cobre una gratificación extraordinaria que se calculará básicamente igual a una indemnización por despido. Esto es para cubrir posibles experiencias como la que tuvo Adecco anteriormente en la que si bien se habían hecho tres convenios colectivos -uno por cada embarcación-, tuvimos reclamos individuales de indemnización por despido bastante importantes. Reitero que esto se dio así sin perjuicio de que existían los convenios colectivos.

El convenio colectivo tiene vigencia retroactiva al 7 de enero. En una instancia que acordamos para el 9 de abril agregaremos un planteo del Suntma con respecto a una cláusula de adelantos. Independientemente de esto, el convenio ya se está aplicando. La gente que se contrató subió el viernes pasado a las dos dragas.

**SEÑORA MEYRAN.-** En una primera instancia se negoció un preacuerdo, en el mes de enero, a partir del cual subieron dieciséis trabajadores uruguayos. Luego se continuó con las negociaciones y se llegó a veinticuatro trabajadores, entre los cuales está el marinero que permanece en tierra a disposición de una de las dragas. Los marineros optan por trabajar por casco y no por obra, no por empresa. Se respeta el régimen que mantiene cada unión sindical dentro de la Intergremial.

**SEÑOR PUIG.-** El planteo que realizaron los trabajadores y que consta en la versión taquigráfica está basado en un aspecto fundamental de la legislación uruguaya, como es la negociación colectiva. Al mismo tiempo que hacen referencia a las leyes y a la modificación de la Ley Nº 12.091, a través de la Ley Nº 19.078, ellos plantean la necesidad de un proceso de discusión y negociación que, por lo que ustedes relatan, es lo que se ha desarrollado.

Hemos tenido muchas dificultades en el relacionamiento entre el Sindicato de Trabajadores del Mar y alguna empresa de armadores, de empresas navieras, que se desarrollan en diferentes áreas.

Sabemos de la particularidad de la situación de las dragas, de la ausencia de las dragas en Uruguay, pero no tenemos duda de que en una obra de estas características se debe aplicar la ley que establece una cuota de trabajadores uruguayos.

Parece claro que cuando los trabajadores impulsaron la necesidad de incorporar determinado porcentaje de mano de obra uruguaya lo hicieron en el entendido de que, por la tradición del movimiento sindical uruguayo, no se está planteando negar la posibilidad de trabajo en el país a trabajadores de otras regiones del mundo. Hacer esto sería contradictorio con la trayectoria del movimiento sindical uruguayo y la solidaridad que han recibido trabajadores uruguayos en el exilio. Sin embargo, hay que comprender el celo de los trabajadores, dado que muchas veces -no estoy planteando que este sea el caso- se ha visto que determinadas empresas han desconocido el derecho legítimo de los trabajadores uruguayos a tener un número importante de tripulantes, un número importante de trabajadores en diferentes actividades.

Se ha suscrito un convenio y se ha transitado el camino de la negociación. Nos parece que es de buena práctica tratar de resolver los conflictos existentes a través de un proceso de negociación, que no siempre tuvieron los trabajadores uruguayos, pero que hoy forma parte de la normativa vigente en el país. Este es un aspecto fundamental de la democracia.

Vamos a comunicarnos con el sindicato. Nos parece muy importante que se haya arribado a una solución, a un convenio colectivo y que se prevea cómo seguir en este proceso de negociación.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** La Comisión agradece la presencia de la delegación. Esta ha sido una instancia muy aclaratoria.

(Se retira de Sala la delegación de la empresa Rhode Nielsen A/S y Adecco)

——Quiero agradecer a los colegas por la designación de la que fui objeto en mi ausencia, cuando estaba haciendo una transitoria incursión en el Senado. En función de la propuesta del compañero Vidalín y del voto conforme de todos los colegas integrantes de la Comisión, recayó sobre mí la responsabilidad de ocupar la Presidencia de esta

Comisión durante este año. Espero estar a la altura de las circunstancias y de la gestión que cumplió el señor Diputado Amado el año pasado, que fue ampliamente exitosa.

La Mesa informa que el día viernes se comunicó con el señor Ministro de Trabajo y Seguridad Social, doctor Bayardi. Ya estaba previsto que compareciera el próximo miércoles 9 por un planteamiento específico relacionado con la Intergremial Marítima, pero convinimos que, además, lo hiciera en carácter de primera visita institucional, en función de que comienza un nuevo Período y él asumió hace apenas tres meses. Es conveniente tener una instancia con el señor Ministro para hablar de temas generales. Se propone hacer un balance de la culminación de la quinta ronda de negociación salarial y del trabajo que viene realizando la Inspección General del Trabajo a la luz de la reciente aplicación de la Ley de Responsabilidad Penal Empresarial, fundamentalmente en lo que tiene que ver con la actualización de la normativa y con distintas medidas que se vendrían adoptando, a los efectos de dar mayor difusión a la normativa vigente en materia de relaciones laborales y de prevención de accidentes de trabajo.

Se pasa a considerar el segundo punto del orden del día: "Trabajadores públicos y privados que transportan caudales".

**SEÑOR PUIG.-** La idea es instalar el debate de este tema. Este es un proyecto que presentó la señora Diputada Ontaneda hace un tiempo. Responde a un área concreta de actividad, la del transporte de caudales, y tiene que ver con el sobreesfuerzo físico que se realiza a partir del traslado de bolsas de dinero.

En aquel momento, el señor Diputado Olivera y quien habla planteamos la necesidad de universalizar el proyecto -creo que esto en general se compartía-, es decir, que fuera más abarcativo, en la medida en que en algunas áreas de actividad existen decretos que reglamentan un máximo de 25 kilos por bolsa, por ejemplo, en Pórtland y harina.

No nos planteamos la aprobación de este proyecto en el día de hoy; queremos analizar de qué manera se le puede dar un carácter global. Además, queremos compartir la presentación de una norma entre todos los integrantes de la Comisión que establezca criterios que vayan más allá de la situación de los trabajadores públicos y privados de transporte de caudales. Creemos que son varias las actividades en las que se manifiesta esta situación.

**SEÑOR OLIVERA.-** Sería importante aprovechar la instancia en la que viene el señor Ministro para compartir el comentario que realizó el señor Diputado Puig y ver algunas cuestiones de carácter instrumental que nos ayudarían a redactar un proyecto ampliatorio. Deberíamos explorar más la ley que fue específica para la bolsa de Pórtland y ver cómo nosotros la podríamos universalizar, contando con la opinión del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social para avanzar en los aspectos instrumentales. Como es sabido, si no contamos con los instrumentos para hacer un efectivo contralor, la ley es letra muerta. Queremos avanzar objetivamente en estos aspectos para aportar a las relaciones laborales y a la salud de las relaciones laborales. Sería muy importante mencionarlo para que el señor Ministro, cuando concurra a esta Comisión, tenga algún elemento más para aportar y así avanzar. La idea es plasmar en una ley de carácter universal esta muy buena norma de la industria de la construcción.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Creo que es pertinente el planteo del señor Diputado Olivera. Será muy provechoso incluir en la agenda que llevemos adelante con el Ministro este asunto. Casualmente, el señor Ministro es firmante de este proyecto de ley.

Creo que hay normas reglamentarias respecto a esta materia que fueron recientemente modificadas en cuanto al kilaje, de manera que va a ser útil que el

Ministerio nos aclare cuáles son las normas vigentes, que incluso fueron recientemente modificadas, en cuanto a los límites permitidos.

Pasamos a considerar el tercer punto del orden del día: "Análisis de los temas planteados por la ATUSG".

**SEÑOR PUIG.-** En febrero, con la Presidencia del Diputado Amado, planteamos la necesidad de que la Comisión retomara el problema surgido con el conflicto en Salto Grande para posibilitar la instalación de un diálogo entre las autoridades y los trabajadores.

Está claro que el fondo del conflicto debe ser motivo de análisis y de resolución por parte de los directamente involucrados. Está claro también que si no se instala una mesa de diálogo esa situación no se va a producir.

Ante los planteamientos de los trabajadores que han estado en esta Comisión, así como de los administradores uruguayos de esta obra binacional, han quedado claras las diferentes posiciones. Pero a partir de declaraciones de prensa y de diferentes planteamientos de una y otra parte, el sindicato ha planteado la necesidad de reinstalar el diálogo.

Nos parece que la Comisión debería acercar a las partes, para instalar ese ámbito de diálogo. De lo contrario, estaremos ante un agravamiento de la situación que no es deseable. Los trabajadores nos plantearon expresamente, y yo así lo expresé en la reunión de la Comisión de Legislación del Trabajo en el mes de febrero, que ello era imprescindible. La Comisión debería instrumentar un acercamiento e instalar un ámbito de discusión; la exigencia de pedido de disculpas públicas que hace la Dirección de la empresa a los trabajadores no ayuda. Los trabajadores han manifestado su disposición a discutir, a analizar, y me parece que esta Comisión puede allanar ese camino.

Solicitaría, entonces, que la Comisión realizara gestiones para poder lograr ese acercamiento.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Hay una propuesta del Diputado Puig que parece pertinente. Habría que definir el mejor camino desde el punto de vista instrumental: si hacemos una gestión de buenos oficios y después informamos a la Comisión, o si hacemos una gestión más formal.

**SEÑOR OLIVERA.-** Creo que las posibilidades no son contradictorias entre sí.

Me parece que deberíamos culminar esta gestión concurriendo al lugar ya que facilitaríamos el intercambio con los trabajadores, en el propio ámbito donde se dan este tipo de situaciones.

Creo que deberíamos apurarnos para que esta situación no se siga agudizando porque las respuestas mediáticas no colaboran, sino que conspiran con la búsqueda de esta salida.

**SEÑOR VIDALÍN.-** Estoy seguro de que el Diputado Puig nos puede abrir unas cuantas puertas debido a su relacionamiento.

Concuerdo totalmente con lo manifestado por el compañero, Diputado Olivera.

**SEÑOR PRESIDENTE.-** Sin perjuicio de los avances que algunos integrantes de la Comisión puedan concretar, que siempre serán provechosos, la Mesa sugiere remitir a la empresa la versión taquigráfica de esta sesión para que entienda cuál es el estado de ánimo de la Comisión.

Se levanta la reunión.

≠